

# **Michelin ou l'opportunité coloniale.**

## **L'exemple de l'Indochine, 1912-1939.**

Eric Panthou

Communication au Séminaire du 28 mars 2012 : « Michelin à la loupe des sciences sociales », Université Blaise Pascal (Clermont-Ferrand II), Maison des sciences de l'Homme, hiver 2012-2013, sous la direction d'Hélène Roth.

[http://videocampus.univ-bpclermont.fr/index.php?cmd=rqCollection&id\\_collection=30](http://videocampus.univ-bpclermont.fr/index.php?cmd=rqCollection&id_collection=30)

**Mots clés :** hévéaculture, caoutchouc, forêts, Indochine française, Conditions économiques, Colonialisme (idée politique), Sylviculture, Concessions de terres, Colonisation, Société Michelin, Viêt nam, Alexandre Varenne, ouvriers agricoles, coolies.

Très largement, l'histoire de la Société Michelin reste à écrire. Ceci est particulièrement vrai pour son activité hors de la métropole, que ce soit dans le cadre colonial mais aussi dans sa recherche de nouveaux marchés. En effet, dès le début du XXe siècle, Michelin a conçu son expansion dans un cadre mondial. Elle implante un atelier de fabrication en Angleterre en 1905 et surtout des usines en Italie, en Allemagne et aux États-Unis dès l'année suivante. Elle n'a cessé depuis d'étendre son activité commerciale et industrielle, disposant aujourd'hui de 70 usines à l'échelle du monde.

Je souhaite aborder ici un aspect de la dimension internationale de cette entreprise et l'opportunité qu'ont pu constituer les colonies, à travers un exemple : l'Indochine française dans l'entre-deux-guerres. Il s'agit d'examiner les constantes ou différences entre la politique menée par Michelin en métropole et celle poursuivie en situation coloniale. Mais avant cela, la première partie de mon exposé se concentrera sur un point particulier de cette politique : le travail de lobbying lors de l'attribution des concessions de terres coloniales.

## **Introduction**

Il faut d'abord rappeler les conditions de l'installation de Michelin en Indochine.

Les frères Michelin décident d'investir massivement en Cochinchine, le sud de l'Indochine, au moment où on assiste **à un véritable boom du caoutchouc lié à la montée foudroyante des cours du caoutchouc à partir de 1923, stimulés par l'expansion de l'automobile.**

Contrôler la qualité de la gomme nécessaire aux usines, limiter l'impact des fluctuations des cours du caoutchouc sont les principales raisons évoquées par les frères Michelin. A ces motifs, ils ajoutaient une raison patriotique en pointant l'intérêt pour la métropole de voir ainsi assurée une large partie de ses besoins en caoutchouc. La perspective de réaliser de juteux profits joue sans doute aussi puissamment en faveur d'un tel engagement quand on sait que le rapport entre le prix de revient d'un kilo de caoutchouc et son prix de vente est de 1 à 10 fin 1925.

L'attrait du marché indochinois pour les capitaux de ces grands groupes industriels et financiers métropolitains était d'abord dû aux efforts de l'État. Cela se traduit d'abord par la distribution d'immenses concessions, ensuite par le financement massif des infrastructures de transport (routes, ports, chemin de fer) et enfin par l'aide qu'il apporta sous forme de subventions massives au moment des crises.

Les investisseurs métropolitains sont également attirés par le **très faible coût de la main-d'œuvre**, estimé 25 à 30% inférieurs à celui des deux colonies voisines que sont la Malaisie britannique et les Indes néerlandaises, leaders mondiaux du secteur du caoutchouc. L'absence quasi totale de droit du travail pour les populations indigènes, explique en partie cette situation.

La première caractéristique des plantations Michelin, c'est que ses dirigeants ont bénéficié d'un large soutien des autorités pour obtenir dans un délai court, d'immenses concessions aux conditions extrêmement favorables.

## ***I- Une étude de cas : l'attribution des concessions à Michelin***

Si les plantations sont souvent présentées comme emblématiques de la violence et de l'exploitation coloniale, elles sont aussi dépeintes par certains comme les symboles de la réussite économique de cette colonie, le symbole de la domestication de la nature présentée comme « sauvage » grâce à la politique de « mise en valeur » prônée notamment par Albert Sarraut au sortir de la 1<sup>ère</sup> Guerre Mondiale. En 1910, le Gouverneur d'Indochine décida que toutes les surfaces de terres présentées, abusivement, comme « abandonnées » après la conquête coloniale, ou juridiquement « vacantes et sans maîtres », seraient réservées à la culture du caoutchouc dans la région au sud de Saigon, celle dite des terres rouges, les plus riches. Dès lors, malgré leur résistance, l'expropriation fut effective pour les communautés proto-indochinoises vivant dans ces immenses forêts présentées comme vierges et sauvages. En fait, celles-ci étaient exploitées depuis des générations par ces populations habituées à défricher pour cultiver sur des terres brûlées et à faire paître leur bétail sur les surfaces laissées ensuite en jachère. **Aussi, va-t-on assister non pas à une mise en valeur des ressources mais à leur exploitation capitaliste.**

Michelin avait l'ambition de couvrir l'ensemble de ses besoins en caoutchouc pour ses usines en Europe. Entre 1925 et fin 1927, la Société a déposé six dossiers de demande de concessions pour un total cumulé de plus de 110000 hectares sur les 180 000 hectares convoités par les compagnies métropolitaines.

L'analyse des dossiers d'attribution des concessions, partiellement conservés aux Archives Nationales d'Outre-Mer, permet de juger du poids de Michelin. Devant les démarches des frères Michelin ou la menace du mandataire de la Compagnie de poursuivre ses efforts en Amazonie plutôt qu'en Indochine, la Commission d'attribution des concessions ou les autorités administratives et politiques ont, à plusieurs reprises, proposé de passer outre la réglementation, que ce soit sur la limite des surfaces octroyées, la durée maximale avant laquelle la concession devait être mise entièrement en valeur, ou sur le taux d'imposition frappant le caoutchouc produit.

On sait que le manufacturier clermontois était devenu l'un des principaux acteurs industriels de l'effort de guerre entre 1914 et 1918 par la fourniture de pneus mais aussi par

sa décision de restructurer ses usines de montage pour fabriquer des avions Bréguet et les céder à l'armée à prix coûtant. La Société s'est forgée une image de patriote qui a contribué à sa grande influence auprès des gouvernements qui se sont succédé après-guerre, notamment lors de l'attribution de ces concessions. Sa direction est intervenue directement auprès du Ministre des Colonies à plusieurs reprises, que ce soit par de nombreux courriers mais aussi au moins quatre entretiens au ministère entre décembre 1926 et juin 1927 . Alors que le Gouverneur de Cochinchine aurait donné un avis défavorable à l'une de ses demandes de concession, Michelin se permet de suggérer au Ministre l'envoi au Gouverneur d'Indochine -qui a pourtant assuré la firme de son soutien- un câble télégraphique dont il propose carrément le texte complet!

Le Ministre des Colonies, Léon Perrier, écrit personnellement au Président de la Commission des concessions coloniales et du domaine pour, je cite : «attirer l'attention de cette Assemblée sur l'intérêt que paraît présenter, pour l'économie nationale, la demande de concession dont il s'agit ici». Et il double sa demande par un courrier aux termes analogues au Gouverneur Général, Alexandre Varenne. Ce dernier approuve cette requête exceptionnelle portant sur 50000 hectares et, après avoir demandé au Gouverneur de Cochinchine de lui adresser d'urgence le cahier des charges de la future adjudication, use de son pouvoir, pour faire accélérer la procédure. Il va jusqu'à suggérer au Ministre de contourner la réglementation limitant l'attribution des concessions de gré à gré aux surfaces de moins de 1000 hectares. Une telle entorse à la procédure lui paraît justifiée, je cite « aussi bien par l'importance de la superficie à concéder, que par les références exceptionnelles des demandeurs, des conditions spéciales à leur imposer, et l'intérêt national qui s'attache à faciliter leur entreprise». Contrairement à ce que déclare un document interne à Michelin, rédigé plus tard, Varenne, le leader des socialistes du Puy-Dôme et fondateur de deux journaux ayant à plusieurs reprises pourfendu les méthodes Michelin en France, n'a donc nullement fait obstacle à son essor en Indochine.

Concernant la demande de concession de 50000 hectares, ce qui en aurait fait la plus grande au monde, elle doit faire l'objet d'une adjudication publique. La Commission d'attribution expose clairement les enjeux de la demande : « *Les plantations de caoutchouc qu'ils [Michelin et Cie, note de l'auteur] comptent effectuer libéreront notre économie*

*nationale d'une partie des achats importants que réalise actuellement à l'étranger la société demanderesse afin d'assurer ses fabrications de pneumatiques que le développement de ses entreprises en Cochinchine est un sérieux élément de prospérité pour la colonie, qu'il y a donc le plus grand intérêt à ce que ladite société obtienne finalement la concession demandée.»*

Michelin avait initialement cherché à se soustraire à cette procédure d'adjudication, espérant obtenir la concession de gré à gré. Le Gouverneur émet un avis défavorable à cette requête, non pas en premier lieu parce que ceci enfreindrait les règles en vigueur mais parce que les attributions de gré à gré doivent être validées par le Conseil Colonial où, je cite *« cette demande ne peut que soulever des discussions qu'il est préférable d'éviter pour le bon ordre public »*. La procédure préconisée d'adjudication *« écarte toute discussion publique de l'initiative gouvernementale et toute chance de rejet »* continue le Gouverneur.

Compte-tenus des frais élevés de mise en valeur, estimés par Michelin à 60 millions de francs, la Commission proposait une mise à prix des surfaces à 7 piastres l'hectare contre 20 demandées par la Commission administrative. Le chiffre finalement retenu de 10 piastres correspond à la somme minimale fixée par la législation.

Quelques mois plus tard, les autorités acceptent le dépôt de quatre demandes de concessions distinctes déposées chacune par un dirigeant de l'entreprise, à titre individuel, pour une surface totale de 8000 hectare. Ceci permet de contourner ainsi la récente interdiction d'attribution de concessions supérieures à 2000 hectares.

L'analyse des démarches de Michelin en faveur de l'attribution de concessions montre à la fois les grandes ambitions qu'avaient le constructeur de pneumatiques dans ce domaine mais aussi les pressions qu'il a pu exercer sur les autorités afin d'obtenir gain de cause. Ceci ne s'est pas fait sans résistance de la part des ses concurrents, que ce soit à travers de fortes campagnes de presse ou des démarches auprès d'administrateurs locaux. Michelin obtint finalement l'ensemble des concessions demandées mais sur une surface divisée par deux, soit un peu plus de 50000 hectares. Mais très rapidement, en raison de la crise économique, la firme dut renoncer à mettre en valeur l'essentiel de ces terres. Elle apparaît néanmoins comme le principal investisseur du secteur entre le milieu des années vingt et la guerre. Le

poids qu'elle avait acquis au moment de la 1<sup>ère</sup> Guerre mondiale auprès des autorités a grandement joué en faveur de l'attribution de ces concessions à des conditions très favorables. L'importance stratégique du caoutchouc a également pesé. Or, les autorités savaient que Michelin était le plus à même d'investir dans ce secteur d'avenir.

## ***II-Permanences et ruptures dans la politique de Michelin en Indochine et métropole.***

Je veux dans un second temps, établir les permanences et ruptures dans la politique de Michelin en Indochine et en métropole.

La firme a voulu dans un délai le plus court possible, mettre en valeur des surfaces importantes (10000 hectares défrichés en deux ans), et ce dans des régions malsaines, avec des infrastructures pour les ouvriers, insuffisantes et inadaptées.

A ces conditions difficiles, sont venues s'ajouter des éléments propres à Michelin et contribuant à l'accélération de la dégradation de la force de travail. En premier lieu, **la généralisation du taylorisme** aussi bien dans les tâches agricoles, que dans celles industrielles, développées dans les usines créées sur place. On sait que Michelin avait été le précurseur de cette organisation scientifique du travail en métropole dès la fin de la 1<sup>ère</sup> Guerre Mondiale. Il le fut aussi ici dans le domaine agricole.

De même, le manque d'expérience des principaux cadres Michelin, directement venus de l'usine mère en métropole, s'est traduit par une indifférence au sort des coolies dont ils ne connaissaient ni la langue, ni les mœurs et coutumes. Ce manque d'expérience était souhaité par Édouard Michelin, qui voulait des « hommes neufs ». Mais ceci a contribué à la grande autonomie des cadres inférieurs, indigènes, qui sous la pression constante de l'encadrement européen pour accroître sans cesse la production, abusèrent de violence sur les coolies.

**La direction Michelin a donc voulu importer ses méthodes de travail, ses hommes, l'esprit Michelin**, tout en s'inspirant largement, notamment au niveau agronomique, du modèle des plantations exploitées par les Néerlandais à Java ou Sumatra. Les nombreuses missions d'ingénieurs Michelin dans les colonies voisines, tout au long de la période, ont

contribué à ce que ces plantations néerlandaises soient considérées comme le modèle à suivre. Les plantations Michelin furent des plantations modernes, avec un investissement en matériel et laboratoires de recherches très importants. Elles recoururent par exemple de façon très précoce aux greffes venues des Indes néerlandaises, ce qui leur octroya une avance sur leurs concurrents et leur permirent d'obtenir des rendements et des bénéfices plus élevés qu'ailleurs. Michelin s'est appuyé sur les compétences de ses ingénieurs pour développer toute une série de brevets industriels, de nouvelles techniques de saignée, de procédés de transformation du latex, qui assurèrent son succès économique. La recherche d'un caoutchouc de qualité fut aussi un élément important dans l'essor des laboratoires Michelin sur place. Très rapidement, la Société a su devenir une référence technique et agronomique dans un secteur qu'elle ignorait totalement jusque là. Ceci devait contribuer à renforcer la qualité de ses gommes et gage du maintien de l'avance de la firme pour ses pneus.

Les plantations Michelin sont donc perçues par les autres planteurs comme celles des « ingénieurs », c'est-à-dire celles où la technique prévaut sur la gestion humaine et sur les méthodes anciennes, celles dirigées par des hommes chargés d'incarner, « l'esprit Michelin » comme le détaille un mémento interne distribué à tous les cadres européens arrivant sur la plantation, un esprit Michelin qui en fit des hommes à part, qualifiés d'austères, ne se mélangeant pas au milieu des planteurs et la sociabilité qu'elle supposait. Le fait que les directeurs des plantations Michelin refusent d'adhérer jusqu'en 1937 au Syndicat des planteurs de caoutchouc de l'Indochine, l'un des principaux lobbys coloniaux, alors que petits et grands planteurs y adhéraient tous, contribua à cet isolement. Ce souci d'indépendance à l'égard des milieux patronaux, est une constante chez Michelin.

Le fait enfin que la firme soit en même temps le principal acheteur du caoutchouc indochinois, par sa position de manufacturier, et l'un des plus puissants planteurs, contribua à ce qu'il soutienne des positions contradictoires. Or, la Société privilégia systématiquement son intérêt de manufacturier, ce qui suscita l'hostilité des autres planteurs puis la rupture en terme commercial.

## **La peur du communisme.**

L'une des principales explications de la mauvaise image des plantations Michelin et du surgissement de fréquents conflits sociaux, est l'incapacité de leur direction à concevoir les demandes et plaintes des coolies autrement que comme la manifestation d'une propagande communiste. Dès 1927 et le meurtre d'un assistant français, sur sa plantation de Phú Riềng, la direction Michelin y voit la main des communistes, alors qu'il ne s'agissait que de la simple vengeance d'un coolie humilié et battu à plusieurs reprises moins de deux jours après son arrivée. Et la grève à caractère insurrectionnelle, fomentée elle par les communistes en février 1930, ne fit que renforcer sa crainte. D'ailleurs, la direction menaça alors d'abandonner cette plantation, pour laquelle elle avait investi des millions de francs. L'intransigeance des directeurs successifs entraîna ensuite plusieurs conflits graves, se soldant en décembre 1932 par la mort de 3 coolies, abattus par des gardes armés à l'entrée de la plantation, uniquement parce qu'ils partaient protester avec des centaines de leurs camarades auprès de l'Inspecteur du Travail après le viol de leur contrat par le directeur.

Le fait que la direction Michelin ait proposé, en 1936 puis début 1937, les postes de direction de ses plantations à deux des principales figures de l'extrême droite au sein de l'encadrement de l'entreprise à Clermont-Ferrand, ne peut que renforcer notre conviction sur sa volonté de mater l'agitation communiste. A Clermont-Ferrand aussi, la peur et la lutte contre les communistes fut l'un des piliers de la politique de la direction, et ce depuis les graves incidents devant les usines ayant entraîné la mort de deux personnes en 1920. En 1936, Michelin soutient la mise en place d'un groupe d'autodéfense chargé de protéger les usines mais aussi l'encadrement qui lui reste fidèle. Les animateurs de ce groupe sont des militants d'extrême-droite, dont plusieurs seront cagouleurs.

En Indochine, non seulement la direction clermontoise avait été alertée depuis 1927 des problèmes dus à la qualité de son encadrement, mais elle refusa de remettre en cause sa politique en ce domaine, décidant au contraire de nommer des chefs de choc à la tête de ses plantations. La prise en compte des conséquences négatives d'une telle politique ne survint qu'à partir de 1937, comme l'attestent les archives Michelin.



## **Un service sanitaire modèle.**

Il est un domaine où Michelin a été considéré comme un modèle, c'est celui de la protection sanitaire. Cependant, l'engagement fut tardif.

Plus de dix ans après les Britanniques en Malaisie, la lutte contre la paludisme est devenue en Indochine un problème économique, une question d'ordre social mettant en péril l'avenir du secteur hévéicole quand certaines plantations perdaient en moins de deux ans plus de la moitié de leur effectif par décès, rapatriements ou fuites. Ainsi, un rapport de l'Institut Pasteur estime à 50% le nombre d'invalides à la plantation Phú Riềng de Michelin en 1928. Quand le maintien de niveaux élevés de migrations forcées n'est plus possible (en partie parce que les abus commis ont conduit à un quasi arrêt des recrutements en 1929), les autorités ont peu de mal à convaincre certains planteurs d'investir pour disposer, sur place, de travailleurs vivants et en bonne santé. Les frères Michelin décidèrent fin 1928, deux ans après l'ouverture de leurs concessions, de mettre en place un service sanitaire modèle tout en effectuant d'importants travaux de drainage pour réduire l'humidité, cause première du paludisme.

Surtout, ce fut la seule société, avec celle de Mimot, à se doter d'un hôpital, pourtant réglementaire pour les grandes plantations. Grâce à ce vaste hôpital moderne, les infirmeries créées dans chaque village et des campagnes de vaccination et de distribution de quinine, on passe à Phú Riềng, de 17% de décès en 1927 à 2,47% deux ans plus tard. Un long rapport interne, réalisé par le médecin spécialiste de la médecine coloniale recruté par Michelin, permet de démontrer que cet hôpital, malgré les coûts importants qu'il a représenté, constitue « Une dépense qui paie », comme le titre une brochure vantant l'intérêt d'un service médical à Clermont-Ferrand, cette même année 1928. Les frais d'hospitalisation sont réduits et le nouveau service sanitaire réduit de moitié le nombre d'hospitalisés, il y a aussi beaucoup moins de blessés ou malades donc beaucoup plus de coolies au travail. On a ici pu s'appuyer sur l'expérience des réalisations faites à Clermont-Ferrand depuis le début du siècle et renforcées au même moment.

Il ne faut cependant pas oublier que la prise en compte de ce fléau qu'est le paludisme fut tardive et n'évita pas les centaines de morts survenues lors des lourds travaux de

défrichements dans des conditions sanitaires déplorables les trois premières années.

L'une des caractéristiques de cette économie de plantation, c'est qu'il s'agit d'un **système globalisant**. Autrement dit, l'ouvrier est logé, nourri, soigné par l'employeur. Mais cela peut y compris amener le planteur à exercer un rôle légal et punitif, dépassant souvent le cadre d'action habituelle des entreprises commerciales, et se substituant ainsi dans une large mesure à l'État.

Progressivement, au début des années trente, à la demande des autorités, les planteurs ont aussi mis en place une politique paternaliste. On a souvent décrit le système paternaliste Michelin en métropole comme globalisant, accompagnant l'ouvrier de sa naissance jusqu'à sa mort. Dans les plantations, l'hôpital, l'orphelinat, les écoles, l'économat, la caisse d'épargne patronale et les associations sportives et culturelles créées, avaient le même objectif. L'ouvrier pendant 3 ans, voire plus s'il renouvelait son contrat, resterait en permanence sur la plantation, pour y travailler, s'y distraire, un peu, et aussi y dépenser tout son argent... Nous sommes en circuit fermé. On retrouve ici certaines des caractéristiques du système Michelin à Clermont-Ferrand ou dans ses plantations au Brésil ultérieurement. Mais si le coolie est totalement indépendant du planteur du point de vue matériel, en revanche, la mise en place de structures culturelles, culturelles ou sportives par Michelin a abouti au résultat inverse de celui espéré. Les communistes ont pris le contrôle de ces structures, ont ainsi renforcé leur autorité et leur influence sur l'ensemble des ouvriers, les cadres européens n'ayant aucun moyen de contrôle du fait de leur ignorance de la langue annamite. C'est là une différence majeure avec le système mis en place à Clermont, dirigé par les membres de la direction que ce soit l'ASM par Pierre Michelin, la mutuelle par Jean Michelin ou les œuvres par les épouses Michelin.

Si dans l'entre-deux-guerres, Michelin en métropole voyait sa politique sociale louée par les autorités, il n'en fut pas de même en Indochine. Hormis le service sanitaire, on déplore le manque de moyens mis en œuvre par la Société pour améliorer les conditions morales et matérielles de ses ouvriers. On critique l'insuffisance et la médiocrité des matériaux constituant les lieux de culte. On constate que les maisons sont trop petites, pas assez confortables, trop proches les unes des autres, faites d'un bois de mauvaise qualité. L'aspect même des maisons est critiqué, jugé superficiel et d'une apparence pauvre, faites avec « une

économie sordide » comme le déplore le Gouverneur. Le constat porté ne s'appuie pas seulement sur une impression visuelle mais aussi sur la comparaison des dépenses engagées par Michelin et ses concurrents. On déplore que les grands baraquements où s'entassaient les coolies n'aient pas été remplacés par des maisons individuelles comme le firent progressivement les autres planteurs. Les critiques des autorités sont restées très vives durant les années trente, si bien qu'en 1937, le gouverneur de Cochinchine déplore entre autre : *« un esprit « planteur » absolument lamentable sur les plantations Michelin[ ] La morgue et l'esprit féodal des deux Directeurs successifs de la plantation... une exploitation en vase clos, ignorante de la vie réelle des Annamites, sous l'autorité des assistants français condescendants lointains et sans antennes. Il ajoute que de tout temps, les coolies de Dâutiêng lui sont apparus être traités comme des prisonniers, comme de pauvres loques que les assistants accablaient de leurs mépris et de leurs injures à défaut de coups. »*

Un problème persistait sur les plantations Michelin, la direction tant locale qu'en métropole, ayant jusqu'à présent refusé de prendre en compte les remarques des autorités. C'est là aussi une des caractéristiques de ces concessions.

Aussi, le titre de patron social ou paternaliste dont on affuble souvent Michelin doit être considéré selon nous comme le produit du seul souci de rentabilité et non d'une philosophie Le Playsienne ou inspirée du catholicisme social.

Nous sommes dans des grandes plantations capitalistiques qui utilisent le prolétariat d'un peuple colonisé. L'exploitation des coolies, les salaires extrêmement bas, le poids des préjugés raciaux dans la façon dont ils sont traités, sont des faits valables pour l'ensemble de ces concessions. Il est donc impossible de prétendre comparer les politiques sociales menées en France et dans la colonie par la firme. Dans un cas, en métropole, la firme mit en place un système social ambitieux et coûteux devant servir ses intérêts à terme. Dans l'autre, on jugea inutile de dépenser des sommes importantes pour une main-d'œuvre corvéable et renouvelable à volonté. Cette rotation de la main-d'œuvre aboutissait à maintenir une haute rentabilité du capital. Cela fut surtout vrai pour les ouvriers non-qualifiés chargés des défrichement et dont on savait qu'ils ne seraient plus utiles au-delà de leur contrat de 3 ans. C'est la raison pour laquelle, aussi peu fut fait pour les ouvriers les premières années de mise en valeur des plantation, tant du point de vue de leurs logements que des conditions

sanitaires. Le fait que les plantations Michelin furent celles où le taux de désertions fut le plus élevé durant ces années, atteste de ces mauvaises conditions.

## **Conclusion**

**Pour conclure**, on peut dire que le fait que les plantations Michelin soient aussi souvent citées comme **emblématiques de la violence coloniale** peut s'expliquer de plusieurs raisons.

D'une part, Michelin, tout en n'étant pas le principal planteur, était l'une des rares multinationales implantée en Indochine et en tout cas la plus connue. Mieux valait s'en prendre à une société incarnant ce capitalisme puissant, ayant le soutien de l'État.

Ensuite, la firme est restée implantée au Viêt-nam jusqu'à l'expropriation de ses plantations en 1975. Celles-ci sont restées aux mains de la même société pendant 50 ans, ce qui n'est pas le cas des autres grands sociétés du secteur, soit parce qu'elles changèrent de nom, soit parce qu'elles quittèrent le Viêt-nam après l'indépendance.

Enfin, par la fréquence des incidents, des conflits entre direction et coolies mais aussi parce que c'est ici que le contraste entre l'importance des moyens techniques et financiers mis en œuvre et le dénuement matériel et moral des coolies était le plus grand, ces plantations sont apparues dès leur origine comme emblématiques de cette exploitation par des grands groupes capitalistes. Et cette mauvaise image est demeurée, y compris après que la situation des coolies se soit améliorée après 1945. L'écho du témoignage de Trần Tử Bình sur sa terrible condition de coolie sur une plantation Michelin, qui constitue la première partie de l'ouvrage que nous éditons cette semaine, a également grandement contribué à forger cette image négative.

Le fait que les autorités vietnamiennes ait adressé une fin de non-recevoir à la demande de Michelin de se réimplanter au Viêt-nam après 1992, quand le pays s'est réouvert aux capitaux étrangers, en particulier américains, est un élément qui prouve la trace douloureuse laissée par ces grands groupes au sein de la société vietnamienne.

Michelin s'est implanté en Indochine avec ses hommes et ses méthodes. Cela a à la fois contribué à son succès économique et en même temps à son échec humain. Si sa direction a pu essuyer les critiques des autorités, on a vu à travers l'exemple de l'attribution des concessions, que le poids de la firme en métropole et dans le colonie, lui avait permis de poursuivre sans encombre sa politique. Cette ambiguïté dans les rapports noués avec les autorités se poursuivirent pendant la période de la guerre d'Indochine. En dépit des tensions qui ont pu persister entre les deux parties, la question se pose, comme le fait l'historien américain Brian Glaspell, du rôle décisif d'une entreprise comme Michelin pour influencer l'engagement militaire à la fois de la France sous l'ère coloniale mais y compris de la politique étrangère américaine dans la région au-delà de 1954.